



Christian Bernreiter

Präsidentin
des Bayerischen Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
LT-Drs.: 18/28197

Unser Zeichen
StMB-55-3555.5-1-20-2

München
19.07.2023

**Beschluss des Bayerischen Landtags vom 28.03.2023 betreffend
"Qualitätsprobleme bei Go-Ahead"**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

zu dem Beschluss wird nachfolgender Bericht gegeben:

Auch über ein halbes Jahr nach Betriebsstart läuft der Betrieb von Go-Ahead im E-Netz Augsburg Los 1 leider nicht zufriedenstellend, wogegen es im E-Netz Allgäu desselben Anbieters relativ reibungslos läuft. Zuletzt gab es wieder massive Personal- und Fahrzeugprobleme, die vermehrt zu Zugausfällen, Verspätungen und Zugkürzungen geführt haben. Die Situation ist aus Sicht des Freistaats völlig inakzeptabel.

Im Folgenden gehe ich auf die im Landtagsbeschluss konkret aufgeworfenen Fragen ein.

Welche Startschwierigkeiten gab es beim Betreiberwechsel zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022?

Go-Ahead hatte zum einen keine ausreichende Anzahl an Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern (Tf) für das Augsburger Netz, Los 1, gewinnen können, um zum Betriebsstart den vorgegebenen Fahrplan vollumfänglich abzudecken. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) musste daher mit einem vorübergehenden Ersatzkonzept starten.

Zum anderen hatten die vom Hersteller Siemens an Go-Ahead gelieferten Neufahrzeuge erhebliche Mängel aufgewiesen. Im Laufe der ersten Betriebswoche stand Go-Ahead aufgrund verschiedener Fahrzeugstörungen zwischenzeitlich nur rund die Hälfte der gesamten Fahrzeugflotte zur Verfügung. Go-Ahead musste in der Woche nach dem Fahrplanwechsel aus diesem Grund die gefahrenen Leistungen weiter reduzieren.

Inwieweit wird die verkehrsvertragliche Leistung von Go-Ahead erbracht?

Vor diesem Hintergrund konnte Go-Ahead im Augsburger Netz, Los 1, zunächst nicht den mit dem Freistaat vertraglich festgelegten Fahrplan fahren, sondern ist auf der Grundlage eines mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) abgestimmten Stufenkonzepts gestartet. Ziel dieses zunächst reduzierten Angebots war es, zwar reduzierte, aber verlässliche Leistungen im Sinne der Fahrgäste anbieten zu können.

Ein Aspekt des Ersatzkonzepts war die zeitweise Erbringung von Leistungen auf der Riesbahn zwischen Donauwörth und Aalen durch andere EVU (DB Regio und Weser Ems Eisenbahn) als Subunternehmen der Go-Ahead mit eigenen Fahrzeugen. Seit April 2023 fährt Go-Ahead diese Leistungen mit eigenen Fahrzeugen.

Trotz dieser reduzierten Leistungen ist Go-Ahead im Dezember 2022 mit nicht akzeptablen Pünktlichkeitswerten (Monatswert Dezember 2022: 70,7 Prozent Pünktlichkeitsquote) und einer sehr hohen Ausfallquote (22,8 % der Zugkilometer gegenüber dem Stufenkonzept) gestartet.

Grundsätzlich hat Go-Ahead im Augsburger Netz, Los 1, zum kleinen Fahrplanwechsel am 11. Juni 2023 auf Drängen des Freistaates den Vollbetrieb gemäß dem vertraglich vereinbarten Fahrplan aufgenommen.

Da Go-Ahead derzeit jedoch immer noch nicht über eine ausreichende Anzahl an Tf verfügt, hat Go-Ahead das Subunternehmen Wedler Franz Logistik (WFL) vorübergehend mit der Übernahme von drei Umläufen zwischen Würzburg und Treuchtlingen beauftragt.

Unabhängig davon ist es seit dem kleinen Fahrplanwechsel zu zahlreichen Zugausfällen bei Go-Ahead gekommen. Grund ist zum einen, dass sich die Betriebslage aufgrund von Personalverfügbarkeitsproblemen zugespitzt hat, die insbesondere auch durch kurzfristige Krankmeldungen von Tf resultieren. Zum anderen sind hierfür Beschädigungen an Stromabnehmern der Siemens-Fahrzeuge ursächlich, die durch einen Defekt an einer Oberleitung der DB Netz entstanden sind.

Wie viele Züge sind seit dem Betreiberwechsel ausgefallen?

Dem Freistaat liegen bis dato die Zugausfalldaten bis Ende Mai 2023 vor. Im Zeitraum vom 11. Dezember 2022 bis zum 31. Mai 2023 gab es insgesamt 6.284 (Teil-) Ausfälle im gesamten Augsburger Netz, Los 1. Daraus ist auch ersichtlich, dass das Gros der Ausfälle auf Bauarbeiten des Netzbetreibers DB Netz zurückzuführen ist.

Die wesentlichen Ursachen lauten wie folgt (Anteil in Prozent gemessen an der absoluten Anzahl der Ausfälle):

Bauarbeiten	43,1 %
Umlauf-/Einsatzplanung (u. a. im Rahmen der Ersatzkonzepte)	25,1 %
Personal	12,5 %
Triebfahrzeuge	5,2 %
Witterung	4,4 %
Streik	2,2 %

Wie hat sich die Pünktlichkeit seit dem Betreiberwechsel entwickelt?

Die Betriebsqualität im Augsburger Netz, Los 1, hat sich seit der Betriebsaufnahme durch Go-Ahead mit einem zwischenzeitlichen baubedingten Rückgang der Pünktlichkeit im Februar 2023 zunächst sukzessive verbessert.

Seit Mai 2023 ist allerdings wieder ein Rückgang der Pünktlichkeitsquote zu verzeichnen. Hauptursache waren Umleitungsverkehre auf der Strecke München – Ingolstadt aufgrund kurzfristig durchgeführter Baumaßnahmen zum Austausch von Betonschwellen. Infolge dessen war die Strecke München – Augsburg – Donauwörth – Treuchtlingen überlastet.

Der Prozentsatz der Go-Ahead-Züge, die pünktlich sind, hat sich im Augsburger Netz, Los 1, wie folgt entwickelt:

Dezember 2022:	70,7 %
Januar 2023:	84,5 %
Februar 2023:	77,0 %
März 2023:	86,8 %
April 2023:	87,9 %
Mai 2023:	80,9 %

Inwieweit stehen ausreichend Fahrzeuge zur Verfügung?

Go-Ahead hat vom Hersteller Siemens für den Betrieb des Augsburger Netzes, Los 1, insgesamt 44 dreiteilige Triebzüge vom Typ Mireo und zwölf fünfteilige Doppelstock-Triebzüge vom Typ Desiro HC beschafft. Die Zahl der Fahrzeuge ist so gewählt, dass auch eine Reserve vorgehalten wird, um den Ausfall von Fahrzeugen bis zu einer bestimmten Größenordnung auffangen zu können.

Laut Aussage von Go-Ahead ist die Verfügbarkeit der Triebzüge vom Typ Desiro HC gut. Problematisch sei jedoch weiterhin die Verfügbarkeit der Triebzüge vom Typ Mireo, deren Betrieb von einer weit über dem üblichen Maß liegenden Störfälligkeit gekennzeichnet sei.

Auch um die mangelhafte Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu kompensieren, hat Go-Ahead derzeit das EVU WFL als Subunternehmer mit drei eigenen Zuggarnituren beauftragt.

Zusätzlich hat das Unternehmen Anfang Juli 2023 mit dem Hersteller Siemens vereinbart, dass dieser mit zusätzlichem Personal die Wartung und Behebung von Defekten bei den Fahrzeugen forciert.

Inwieweit hat Go-Ahead ausreichend Personal?

Laut Go-Ahead ist nach der Betriebsaufnahme durch den Subunternehmer WFL zwar ein leichter Personalüberstand im Augsburger Netz, Los 1, zu verzeichnen. Insgesamt ist die Personalsituation aus Sicht des Freistaates weiterhin als kritisch einzustufen, weil insbesondere bei einer größeren Zahl von kurzfristigen Krankmeldungen – wie Ende des zweiten Quartals geschehen – vereinzelte Zugausfälle nicht ausgeschlossen werden können.

Go-Ahead hat zuletzt seine Bemühungen zur Rekrutierung von Quereinsteigern für die Tf-Ausbildung nochmals gesteigert und verzeichnet laut eigener Aussage 30 bis 40 Prozent mehr Bewerbungen als bisher. Die Ausbildung erfolgt in der eigenen Ausbildungsakademie. Go-Ahead rechnet aktuell damit, dass voraussichtlich Ende Oktober 2023 die Folgen dieser Intensivierung wirksam werden und dann ausreichend Personal mit entsprechendem Puffer bereitstehen wird.

Welchen Verbesserungsbedarf gibt es bei der Fahrgastinformation?

Die Fahrgastinformation bei Go-Ahead leidet vor allem darunter, dass nach wie vor nicht alle Fahrzeuge eine zuverlässige beziehungsweise dauerhafte Verbindung zum Betriebsleitsystem (RBL) aufbauen können. Auch das RBL selbst produziert nach wie vor Fehler in der Fahrgastinformation.

Aus Sicht des Freistaates hat Go-Ahead bei seinem RBL genau wie bei den Fahrzeugen den gegebenen Handlungsbedarf grundlegend erkannt und reagiert. Von einer dauerhaft zuverlässigen Fahrgastinformation kann allerdings noch keine Rede sein. Eine spürbare Verbesserung der Fahrgastinformation kann nach Einschätzung des Freistaates nur erzielt werden, wenn folgende Punkte umgesetzt werden:

- Die Bordrechner in den Fahrzeugen müssen dauerhaft eine stabile Verbindung zum RBL aufweisen.
- Das RBL muss weiter optimiert werden.
- Die Bedienung des RBL muss über Verbesserungen beim Knowhow und bei Personalressourcen weiter optimiert werden.
- Ein grundlegend stabiler und ein über längere Zeiträume im Voraus zuverlässig planbarer Betrieb werden zu einer besseren Fahrgastinformation führen.

Welche Lösungsvorschläge gibt es, damit auch zukünftig an allen Haltestellen Fernverkehrsausweise barrierefrei erworben werden können?

Es ist darauf hinzuweisen, dass der Vertrieb von Fahrkarten des eigenwirtschaftlich erbrachten Fernverkehrs, insbesondere der DB Fernverkehr, an allen Stationen im Freistaat durch EVU des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wie Go-Ahead zwar aus Sicht des Fahrgasts und auch des Freistaates wünschenswert ist, aber nicht in die Zuständigkeit der Länder fällt. Der Freistaat hat keine rechtliche Handhabe, die beteiligten EVUs und das bundeseigene Unternehmen DB Vertrieb zu einem Vertragsschluss über den Vertrieb von DB-Fernverkehrstickets zu zwingen.

Go-Ahead wäre nach eigenem Bekunden bereit, den Vertrieb der Fahrkarten des DB-Fernverkehrs auf seinen Vertriebskanälen mit zu übernehmen, wenn deren Provisionsregeln so angepasst werden, dass der Vertrieb kostendeckend möglich ist. Die DB hat jedoch die Provisionen für den Vertrieb der DB-Fahrkarten für Drittanbieter so reduziert, dass der mit dem Vertrieb verbundene Aufwand, etwa durch Kosten für die Anpassung von Fahrausweisautomaten oder den Unterhalt von Verkaufsstellen im personenbedienten Verkauf, in der Regel nicht mehr kostendeckend darstellbar ist.

Es wird sich zeigen, ob die DB an dieser Haltung angesichts einer Entscheidung des Bundeskartellamts vom 22. Juni 2023, mit der eine missbräuchliche Ausnutzung der marktbeherrschenden Stellung durch Geschäftspraktiken der DB im Vertrieb festgestellt worden ist, in Zukunft festhalten wird. Das Bundeskartellamt hat insbesondere auch eine Gestaltung der Vertriebsprovisionen gefordert, die kartellrechtlichen Mindeststandards genügt.

Wie will Go-Ahead die Funktionsfähigkeit der Automaten gewährleisten, damit alle angebotenen Fahrausweise auch tatsächlich am Automaten erworben werden können?

Die Fahrausweisautomaten im Go-Ahead-Netz werden vom Unternehmen Transdev Vertrieb im Auftrag von Go-Ahead betrieben. Die Verfügbarkeitsquote ist im Verkehrsvertrag mit dem Freistaat vorgegeben.

Go-Ahead arbeitet zusammen mit seinem Vertriebsdienstleister an der Störungsbeseitigung, um die Verfügbarkeit zu erhöhen. Laut Go-Ahead konnte die gemessene Verfügbarkeit der Fahrausweisautomaten deutlich verbessert werden und hat zuletzt im Juni 2023 eine Verfügbarkeitsquote von 97 Prozent erreicht.

Darüber hinaus soll es bis Ende Juli 2023 ein Software-Update für die Fahrausweisautomaten geben, mit dem letzte komfort-relevante Fehler behoben werden sollen.

Ab wann war für die Staatsregierung absehbar, dass der Betrieb nach dem Betreiberwechsel nicht reibungslos ablaufen wird, nachdem das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) regelmäßig durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) über den Stand der Vorbereitungsmaßnahmen bei Betriebsaufnahme informiert wird?

Ein Betreiberwechsel im SPNV ist in der Startphase häufig mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden.

Im November 2022 hat die BEG die Staatsregierung darüber unterrichtet, dass Go-Ahead die vertraglich vereinbarten Leistungen mit der Betriebsaufnahme nicht in vollem Umfang wird fahren können und deshalb ein zuvor erstelltes Ersatzkonzept greift, das einen Stufenplan auf dem Weg zur Erbringung der vollständigen Leistungen bis zum 1. Juni 2023 vorsieht.

Wie löst die Staatsregierung die aktuellen Qualitätsprobleme beim von Go-Ahead betriebenen Augsburger Netz im Los 1, um einen zuverlässigen Zugbetrieb zu gewährleisten und den betroffenen Menschen endlich eine anhaltende und positive Perspektive aufzuzeigen?

Es ist originäre Aufgabe von Go-Ahead, seine Qualitätsprobleme in diesem Netz in Kooperation mit anderen Beteiligten wie dem Fahrzeughersteller Siemens in den Griff zu bekommen.

Nachdem sich die Qualität der Leistung von Go Ahead nach einer zwischenzeitlichen Besserung wieder verschlechtert hat, hat die Spitze des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr Gespräche mit der Geschäftsführung der Go-Ahead-Group mit Sitz in Großbritannien geführt.

Im Ergebnis wurde am 11. Juli 2023 ein Maßnahmenpaket mit fünf Ansatzpunkten zwischen Go-Ahead, der Staatsregierung und der BEG vereinbart.

Go-Ahead hat in diesem Zusammenhang zugesagt, die Rekrutierungs- und Qualifizierungsmaßnahmen weiter zu intensivieren und hierfür zusätzliche Finanzmittel zu investieren. Konkret wird Go-Ahead die Ausbildungsprogramme und die Leih-Triebfahrzeugführer-Suche ausweiten. Um kurzfristige Personalengpässe abzufedern, hat Go-Ahead zusammen mit seinem Betriebsrat und seiner Belegschaft Maßnahmen vereinbart, wie z. B. die Erhöhung der Einsatzprämie und den verstärkten Einsatz von qualifizierten Verwaltungsangestellten im Fahrdienst.

Bis die Personalkapazitäten erhöht werden, wird Go-Ahead vorübergehend Subunternehmer beauftragen, um die Engpässe bei Fahrzeugen und Personal zu überbrücken. Go Ahead hat zugesagt, hierfür zusätzliche Finanzmittel in die Hand zu nehmen.

Go Ahead hat ferner zugesagt, dass die Fahrgäste mindestens eine Woche vorher informiert werden, wenn einzelne Leistungen planmäßig als Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen angeboten werden, damit sich die Fahrgäste rechtzeitig darauf einstellen können. Bei sehr kurzfristig angekündigten Baumaßnahmen durch DB Netz soll eine schnellstmögliche Information zum SEV erfolgen.

Um im Schülerverkehr eine größtmögliche Zuverlässigkeit zu ermöglichen, wird Go-Ahead zudem für bestimmte Schülerzüge ab Anfang September 2023 Busse samt Busfahrerinnen bzw. Busfahrer vorhalten.

Für die Strecke von Donauwörth über Nördlingen nach Aalen (Riesbahn) wird in Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg in den Monaten September und Oktober 2023 ein verlässlicher Zwei-Stunden-Takt auf der Schiene als Ultima Ratio in Erwägung gezogen. In der anderen Stunde würde dann ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet, wobei verlässliche Schülerverkehre zu garantieren sind.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Christian Bernreiter
Staatsminister